



[Mottaker & Adresse]

Oslo, 20. mai 2026

Høringsinnspill til revidert nasjonalbudsjett 2026

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) ønsker å understreke at regjeringens budsjettforslag i liten grad svarer på de kritisk, store behovene for vedlikehold og fornying av fylkesveiene. Regjeringen foreslår 603 millioner kroner mer til drift og vedlikehold av riksveier, men det ligger ingen nye grep for å ta ned vedlikeholds-etterslepet på 100 mrd på fylkesveier. I kommuneproposisjonen varsles en vekst i frie inntekter til kommunene og fylkeskommunene på mellom 3,5 og 4 milliarder kroner. Demografikostnadene er anslått til 3 milliarder kroner, noe som gir et begrenset handlingsrom på 0,5 til 1 milliard kroner. Dette gir ikke rom for sårt tiltrengte tiltak på kommunale eller fylkeskommunale veier.

I kap. 1320 Statens vegvesen Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier foreslås en overføring, som skal kunne nyttes under postene 29, 30 og 32. Bevilgningen foreslås økt med 603,3 mill. kroner. Forslaget dekkes inn ved omdisponeringer fra andre bevilgninger til Nasjonal transportplan 2025–2036. Det vises til et særlig behov for tiltak i tunneler, der største delen av økningen vil gå til utskifting av vifter som ikke innfrir krav. **Dette forslaget vil altså i svært liten grad bidra til økt vedlikehold av riksveier og på ingen måte begrense forfallet på fylkesveinetten.**

Post 66 Tilskudd til byområder, foreslås det en overføring som skal kunne nyttes under kap. 1320, post 30. Det foreslås å redusere bevilgningen med 220 mill. kroner. Det vises til at behovet for tilskudd i 2026 er redusert fordi det er lavere fremdrift enn forutsatt på flere investeringstiltak for gange, sykkel og kollektivtransport på kommunal vei og fylkesvei i de fire største byområdene med byvekstavtaler. Denne posten er en tilskuddsordning som er bundet til byvekstavtalene, men med fullmakt til å gi tilsagn om tilskudd til mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler. **Gitt det store etterslepet vil vi oppfordre til at hver krone tilgjengelig benyttes målrettet og raskt for å begrense forfallet.**

I revidert nasjonalbudsjett viser regjeringen til at Statens vegvesen våren 2025 leverte en utredning om nasjonale minstekrav for drift og vedlikehold på riks- og fylkesveinetten. Vegvesenet anbefalte en statlig retningslinje med rapporteringskrav. Samferdselsdepartementet legger nå opp til at aktørene fra 2026 skal rapportere der det finnes informasjon, samtidig som det jobbes videre med å ferdigstille gode indikatorer. Bedre indikatorer og mer tilgjengelig informasjon, for alle veieiere, om tilstanden på riks- og fylkesveiene er et viktig arbeid. **Med bedre oversikt over behovene og mer målrettet bruk av tilgjengelige data vil prioriteringene bli mer treffsikre.**

I opptakten til RNB har vi vært vitne til forslag til tiltak der klima- og avgiftspolitikken trekker i ulike retninger. Når fossilbruk først gjøres rimeligere, og staten deretter strammer inn på andre områder, blir en grønn omstilling mer krevende, mindre forutsigbar og dyrere enn nødvendig. Tallene fra varebilmarkedet, slik Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) nylig har dokumentert, gir et viktig bakteppe. Nyregistreringene av varebiler i Norge falt kraftig i første kvartal 2026, men elbilandelen ligger fortsatt på over 50 prosent og er høyest i Norden. Det viser at elektriske løsninger allerede er et reelt førstevalg for mange virksomheter, når rammevilkårene er stabile og insentivene tydelige.

Samtidig vil OFV peke på at den videre omstillingen er sårbar. Markedet reagerer raskt på politiske signaler, og både volum og teknologiutvikling påvirkes av hvorvidt det faktisk lønner seg å velge utslippsfritt. Når regjeringen på den ene siden kutter drivstoffavgifter, men samtidig skjerper klimakravene, jobber incentivene mot hverandre.

Krav om nullutslippsmaskiner og biogass i offentlige bygge- og anleggsprosjekter vil utvilsomt bidra til utslippskutt og til videre teknologimodning. Men erfaringene fra varebilmarkedet viser også at tempoet i omstillingen avhenger av helheten i politikken – ikke bare enkeltgrep.

Dersom staten ønsker raskere utslippskutt i transportsektoren, må politikken i større grad trekke i samme retning, både for private aktører og for offentlig etterspørsel.

Den norske el-bilsuksessen viser at omstilling skjer når det er forutsigbart og økonomisk attraktivt.